

中国公路交通史丛书

河北公路运输史

第一册

近代公路运输

人民交通出版社

F542
10
3:1(1)

中国公路交通史丛书

河北公路运输史

第一册 近代公路运输

BR67/19

人民交通出版社

B

502025

中国公路交通史丛书
河北公路运输史
第一册

近代公路运输

责任编辑 刘照华

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本：850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张：9 插页：3 字数：172 千

1988年5月 第1版

1988年5月 第1版 第1次印刷

印数：0001—10,760 册 定价：5.65 元

01—192—074—1

ISBN 7—114—00003—0

F·00000

统一书号：11044·10014

内 容 提 要

本书是中国公路交通史丛书的一种，从经济、技术、政治、军事诸角度探讨了河北省近代公路运输的起源、发展、衰落与复兴的曲折道路，总结了它的发展规律，并对河北省的民间运输业与建国前夕人民运输的兴起作了充分的论述。本书资料翔实，立论有据，是研究中国近现代史的一部较好的参考书。

河北省交通厅史志编纂委员会

杨树青 刘树仁 许洪发 何少存

(按姓氏笔划为序)

王增田 王秉成 王纯 艾宝善 李连祥 李英昭
李醒之 谷玉喜 张镜青 张俊起 徐长林 韩涛
褚桂如

特 约 顾 问

张仲岩 周恩全 董先为 王鹏秋 李林景 齐逢祥
牛继宗 吕致中 李进义 张汉潮 张金槐 张弓
陶占

《河北公路运输史》

主 编 张镜青
审 校 李连祥
编写人员 曹士诚 杜天民 黄树勋 窦卫华
张惠忠

发展交通
振兴河北

解峰

一九八六年一月

河北省省长 解峰题词

公路縱橫網
四季晴雨通
車輛保修好
安全萬里行

叶连松

題《河北公路交通
史》

一九八六年九月十四日

河北省副省長 叶连松題詞

經濟要振興

交通須先行

宋叔華
一九八六
九月廿

总结经验创新
务实发展公路
交通运输业振兴
河北经济

岳宗泰
一九八六年
九月

河北省人大副主任 岳宗泰题词

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代卢沟桥，驰名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿运制度发展为通行汽车的公路交通，则是在清末民初从国外输入汽车和筑路技术以后才开始的，至今还不过几十年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济的反映的一个侧面。在中华民国的38年期间，为适应当时的需要，公路交通有所发展，对于开发边疆和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，初步建立了规章制度。但

因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振，汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制。到1949年，全国公路仅有13万多公里，又因失修失养和战争破坏，能通车的还不到8万公里；而且标准低，路况差，分布又不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省分的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。至1985年，全国公路通车里程比1949年增长了约12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口，以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经初步形成。公路的技术等级和通过能力较前大有提高，高级和次高级路面从300公里发展到18万多公里。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄

河钢架桥外，还没有一座自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已建成几十座大型公路桥梁跨越长江和黄河，其中有些桥的设计理论、结构型式和施工工艺，都是比较先进的。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1985年的民用汽车保有量为320多万辆，比1949年接收的5万多辆增长约60多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大吨位运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1985年的36年中，我国公路交通虽然取得较大的发展，但由于缺乏社会主义建设的经验，在规划、组织和管理等方面时有失误，致使公路交通事业在前进中经历了一些曲折，发展速度不够快，特别是高标准公路还修得很少，公路交通至今仍然是我国国民经济发展中的一个薄弱环节。

1979年党的十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求

经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展，公路交通不相适应的矛盾愈益突出。近几年来，中央领导同志对加快公路交通的发展，作了许多重要指示。如何贯彻落实中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，按照建设快、质量好、效益高的要求，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为我们从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予我们的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省、市、自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循党的十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1986年11月8日

出版说明

一、《中国公路交通史》丛书是在中华人民共和国交通部的统一领导下由各有关单位编撰的，由人民交通出版社出版，公开发行。

二、这套丛书由全国公路交通史即《中国公路史》、《中国公路运输史》和各省（市）、自治区公路交通史组成，共约百余册。由于台湾省的史料尚未搜集，该省的公路交通史暂缺。

三、这套丛书主要论述我国公路交通事业发生、发展和演变的历史过程和客观规律。由于公路交通的发展与古代陆路交通有其不可分割的连续性和继承性，故在丛书中辟有一定的篇幅介绍古代陆路交通。

四、这套丛书的体裁以编年体为主，即以时为经，以事为纬，篇章分期，节目分类，对于少数跨度太长而相应的编年体时限难以包容的专题论述，单独成章，列于编年体之后。每册书末大多附有编年大事记。

五、全国公路交通史分公路和公路运输两大类编写，各涵第一册和第二册；各省（市）、自治区公路交通史的成书册数不强求统一，一般按公路和公路运输两大部类分开编撰，各以古、近代部分为第一册，现代部分为第二册；也可以两大部类合并，编写成一、二两册；个别地区的古代陆路交通也可编写成单行本出版。

六、各册史书的篇目结构大体一致，但不尽相同，一般有章、节、目或篇、章、节、目等三四个档次。

七、史书中属于解释或说明性的注释采用脚注，当页编码；属于征引性的标注采用通章统一编码，集中于章后标注。

八、由于某些省(市)、自治区的行政区划时有变化，为避免取材重复和叙述雷同，在编撰地区性的公路交通史时规定以现有的行政区划为准。

九、史书中除必要时使用古繁体字外，均用中华人民共和国国务院1966年公布的《汉字简化方案》中的简化字。

十、史书中所用科学技术术语，以有关单位审订的和规范中使用的为准，对于古代使用的一些专业术语，仍保留过去的习惯称谓。

序 言

交通运输是独立的特殊的物质生产部门，它是商品生产和商品流通赖以存在和发展的物质基础。公路运输作为工农业生产之间、城乡之间、生产与消费之间的桥梁和纽带，在国民经济发展中具有极其重要的地位和作用。

近代公路运输是古代陆路运输的继承和发展。河北的陆路运输起源较早。从磁山文化的遗存来看，远在七千多年前，我们的祖先便定居在黄河下游平原及太行山东麓各河的冲积扇上，开始经营农业和豢养牛马家畜，从事陆路运输。殷商时代，河北一带就有商人从事经济活动。《尚书·酒诰》就有今河南淇县人到河北易县“肇牵牛车远服贾”的记载。随着人口的聚集、城市的形成、战争的不断发生以及经济的交流，燕之蓟、赵之邯郸逐渐成为古冀州地的政治、军事、经济和文化的中心，陆路运输日益发达。秦汉驰道的修筑，隋、唐、宋时期南北交通的开拓和元、明、清时期陆路驿运的兴盛，使河北省的陆路运输具有了相当的规模。在漫长的历史时期内，河北的陆路运输为本省经济发展，发挥了非常重要的作用。

河北省公路运输的兴起在近代史上也是较早的。早在民国初期，张家口至库伦（今蒙古人民共和国首都乌兰巴托）的公路建成后，就有了从事客货运输的汽车。直至解放前，河北省境内建成的公路约有五千多公里。不过，那时公路的技术标准很低，通过能力很弱，而且行驶在公路上的汽车全部是号称“万国牌”的

舶来品，车型老旧，技术状况极差。“小行二、三里，抛锚四、五回，修理六、七次，八、九、十人推”，是当时公路运输的真实写照。抗日战争期间，公路运输成了日本侵略者吸吮中国人民膏血的吸血管。为阻止日本侵略者的“扫荡”和“蚕食”，抗日根据地军民一方面掀起声势浩大的“破交战”，一方面广泛开展坑道、地道运输，赖以保存自己消灭敌人。这是河北省公路运输发展史上特有的产物。在旧中国，河北省的现代工业在国民经济中的比重很小，人民生活饥寒交迫，困苦不堪，交通运输业也十分落后。由于公路简陋，汽车有限，当时公路上行驶的运输工具，是大量的比较落后的民间运输工具，汽车运输的作用是极其微弱的。这是河北省近代公路运输起步较早而发展缓慢的主要原因。

河北省人民公路运输事业创办较早。早在抗日战争末期和解放战争初期，晋察冀、晋冀鲁豫、冀热辽三个抗日根据地和解放区所辖的太行、北岳、冀南、冀中、冀东等行署，都先后建立了公路交通管理机构，设置了公营、私营和合作经营的运输公司和栈点。在“一切为着争取战争的胜利、一切服务于战争的需要”的方针指导下，动员军民抢修公路，组织群众积极支前，特别是在辽沈、平津、淮海三大战役中，解放区的支前运输起了重要作用，谱写了中国公路运输史的光辉篇章。人民公路运输的创办，积累了“人民交通人民办，办好交通为人民”的可贵经验，培养了大批干部，北上南下，为创建新中国的公路运输事业作出了贡献。

建国以来，河北省的公路运输，经历了国民经济恢复时期、社会主义改造时期和开展全面建设社会主义时期，公路运输有了一定发展。“文化大革命”的十年动乱使公路运输事业遭到了严重破坏。粉碎“四人帮”以后，特别是党的十一届三中全会以来，河北省的公路运输获得了迅猛发展。现在全省公路通车里程达到四万多公里，拥有民用汽车十四万多辆，初步构成了省道、县道、